

Overslag van personenwagens in de Zeebrugse haven: wat schuilt er achter de grootste parkeerplaats van de wereld?

Theo Notteboom

Institute of Transport & Maritime Management Antwerp (ITMMA) - Universiteit Antwerpen;
Keizerstraat 64, 2000 Antwerpen; theo.notteboom@ua.ac.be

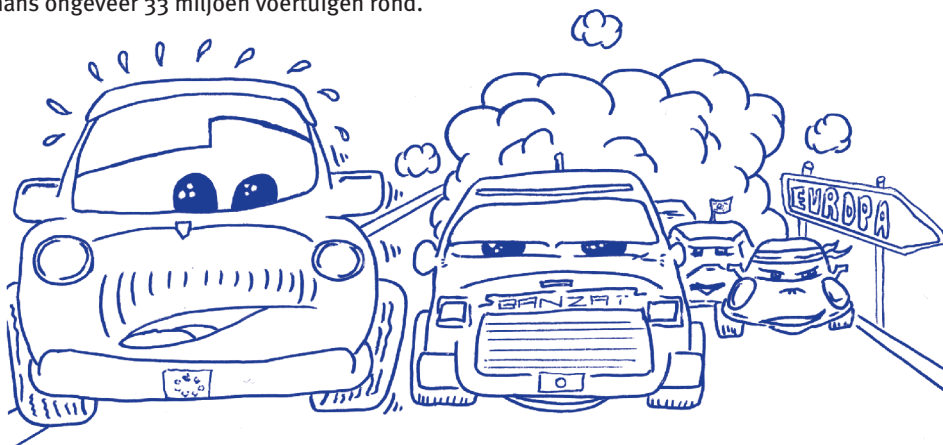
Het autogebruik is niet meer weg te denken uit de moderne samenleving. Naar schatting driekwart van alle verplaatsingen in Europa, uitgedrukt in passagierskilometers, vindt plaats per personenwagen. Gemiddeld genomen vervangen we onze auto's elke zeven jaar. De automobielenindustrie produceerde wereldwijd 52 miljoen voertuigen in 2009, terwijl dit aantal tien jaar geleden nog minder dan 40 miljoen voertuigen bedroeg. De assemblage van auto's is in toenemende mate een internationaal gebeuren. De resulterende internationale handel in nieuwe wagens is koren op de molen voor de overslag van nieuwe wagens in zeehavens. De haven van Zeebrugge behoort in dit marktsegment al jaren tot de wereldtop.

Koning auto

Weetjes over de productie van nieuwe wagens

De wereldproductie van auto's heeft in de afgelopen drie decennia een belangrijke invloed gehad op het maritiem vervoer, onder meer door de sterk gegroeide afzetmarkt voor personenwagens in Noord-Amerika, Europa en Japan. In de Europese Unie rijden thans ongeveer 33 miljoen voertuigen rond.

Dat zijn 10 miljoen voertuigen meer dan in 1995. Het aantal nieuw ingeschreven voertuigen in de Europese Unie schommelt de laatste jaren tussen 14 en 16 miljoen per jaar. België en zijn buurlanden (Nederland, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk) zijn samen goed voor 8 à 9 miljoen nieuwe inschrijvingen per jaar of circa 59% van het totaal aantal inschrijvingen in de Europese Unie.



MD

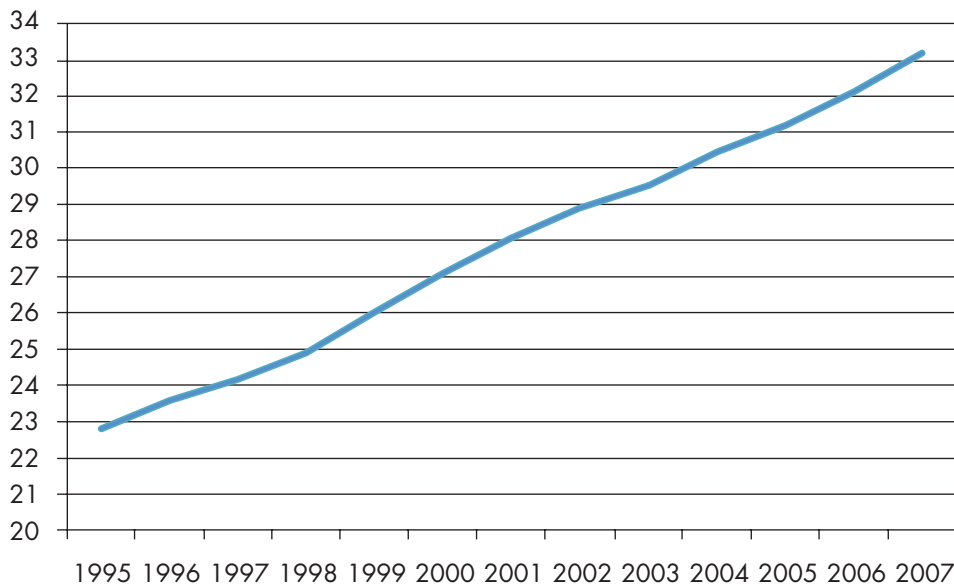
Waarom zijn er zoveel Japanse productie-eenheden in Europa?

De Europese autoproductie is sterk gericht op de thuismarkt, net als de Noord-Amerikaanse. De Japanners, goed voor ongeveer een kwart van de wereldproductie van auto's, zijn daarentegen sterk exportgericht. Sinds een tiental jaren heeft Japan voor de uitvoer van wagens het gezelschap gekregen van Zuid-Korea met merken als Kia en Hyundai. Enkele Chinese merken trachten de Europese automarkt te betreden, maar verkregen tot dusver geen homologatie. De belangrijkste interncontinentale zeetransporten van auto's gebeuren op de routes vanuit Japan naar de rest van de wereld, vooral de Verenigde Staten en Europa. De vervoerstromen van auto's van Japan naar Europa werden tot 1999 beperkt door afspraken tussen Japan en de EU, die het maximumaantal te exporteren wagens (de zogenaamde quota) bepaalden. Sinds 1999 is Japan vrij in het bepalen van het aantal wagens dat geëxporteerd wordt naar de Europese Unie, wat de vrije marktwerking heeft verstevigd. De quota op uit te voeren wagens hebben de Japanse autoconstructeurs destijds gestimuleerd om de productie van wagens gedeeltelijk naar Europa over te hevelen in zogenaamde "transplants", en aldus de invoerbeperkingen te omzeilen. Voorbeelden van transplants zijn de productie-eenheden van Mazda, Nissan, Honda, Isuzu en Toyota in Groot-Brittannië. Deze transplants stimuleren de autotrafieken binnen Europa tussen Groot-Brittannië en het Europees vasteland.

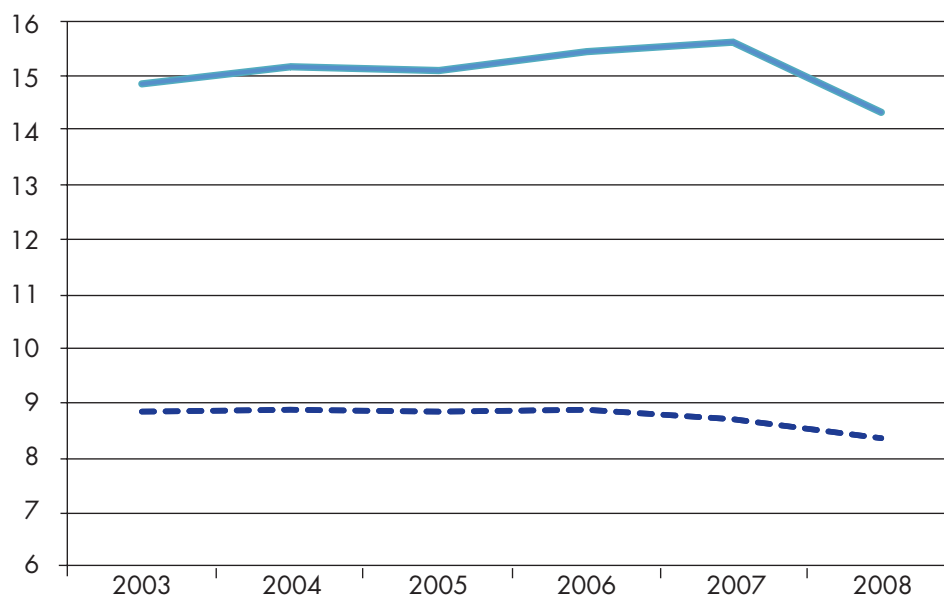
De Belgische auto-assemblage en de PDI-centra

De Belgische automobielpductie is gecentreerd rond Opel Belgium N.V. te Antwerpen, Ford-Werke A.G. te Genk, Volkswagen Bruxelles S.A./N.V. en Volvo Europe (Volvo Cars en Volvo Trucks). In de topjaren 1994 en 1995 werden ongeveer 1,3 miljoen voertuigen geassembleerd. Het productieniveau is de laatste jaren sterk gedaald door de vele herstructureringen in de sector en de economische crisis. Die herstructureringen hebben geleid tot de stillegging van de productie-eenheid van Renault te Vilvoorde, de nakende sluiting van Opel Belgium te Antwerpen en de overname van Volvo door het Chinese Geely. De productie van nieuwe wagens in de Belgische vestigingen evenals vestigingen over de grens, zoals Toyota in Valenciennes en Mitsubishi in Born, zorgt voor een belangrijk exportvolume voor de Vlaamse havens. In een straal van 400 km rond Vlaanderen worden jaarlijks naar schatting 8 miljoen wagens geassembleerd.

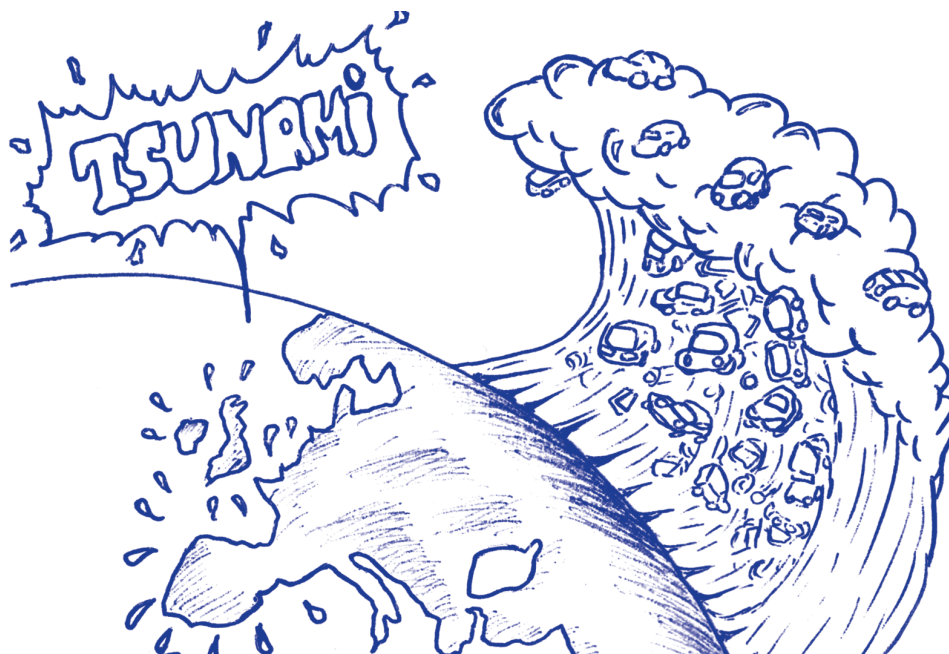
Europese en overzeese autofabrikanten werken overigens steeds meer samen met logistieke dienstverleners, die bij de productie de assemblage en aanlevering van onderdelen overnemen. De laatste jaren wordt in zogenaamde PDI-centra (pre-delivery & inspection) in of dichtbij



■ Evolutie van het aantal voertuigen in de EU 27 tussen 1995-2007, uitgedrukt in miljoenen (bron: Eurostat)



■ Evolutie van het aantal inschrijvingen van nieuwe voertuigen in de EU 27 en in België en zijn buurlanden tussen 2003 en 2008, uitgedrukt in miljoenen (bron: Eurostat)





■ De verdiepinggarage voor auto's op de Britanniaterminal te Zeebrugge (MD)

	Totaal assemblage	Opel Belgium Antwerpen	Volvo Europa Gent	Ford Genk	Volkswagen Brussel	Andere
1997	1.101.304	301.531	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
2000	1.033.294	328.936	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
2002	1.057.201	297.576	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
2005	926.528	253.142	288.761	179.170	204.402	1.053
2006	918.056	224.278	278.974	234.290	179.360	1.154
2007	834.403	196.323	284.142	276.177	76.535	1.226
2008	724.516	132.240	224.366	281.783	84.648	1.299
2009	537.354	88.873	195.911	188.491	63.311	768

■ Evolutie van het aantal in België geassembleerde voertuigen - inclusief bedrijfsvoertuigen (Bron: FEBIAK)

havens tot 500 EUR toegevoegde waarde per voertuig gecreëerd. Deze toegevoegde waarde heeft betrekking op het herstellen van transportschade, het plaatsen van siervelgen en het installeren van toebehoren zoals mistlampen, parkeersystemen, etc., en de inspectie van het voertuig. Initieel waren de PDI-centra vooral gericht op één klant, maar stilaan werken deze centra nu ook voor derden. Het is de verwachting dat overslagbedrijven in deze branche hun activiteiten meer en meer zullen inbrengen in allianties met hetzij autofabrikanten, hetzij grote vervoersbedrijven zoals Grimaldi, Wallenius-Wilhelmsen en Eukor. Deze rederijen vergroten hun directe inmenging in overslag

en achterlandvervoer. Zo heeft Wallenius terminalbelangen in de havens van Zeebrugge en Bremen en heeft het Italiaanse Grimaldi een terminal in Antwerpen.

Autoschepen: de blokkendozen van de oceanen

Het autovervoer heeft aanleiding gegeven tot de bouw van gespecialiseerde schepen met een herkenbare hoge opbouw boven de waterlijn. Pure Car Carriers (PCC) vervoeren uitsluitend wagens, terwijl Pure Car and Truck Carriers (PCTC) verstelbare dekken hebben zodat de nodige voorzieningen

aanwezig zijn om ook vrachtwagens te transporteren. Kenmerkend voor de overslag van nieuwe wagens en andere voertuigen (onder meer landbouwvoertuigen, bulldozers en graafmachines) is dat de voertuigen met eigen kracht het schip oprijden of verlaten. Om de wagens in en uit te rijden zijn de zeeschepen uitgerust met zogenaamde "ramps" of neerklapbare laadbruggen die aan de boeg, zijkant of achterstevan van het schip zijn aangebracht.

In 1973 bouwde de Japanse rederij K-Line het schip 'European Highway', de eerste PCC met een capaciteit van ongeveer 4200 wagens of CEU (Car Equivalent Units). In 2007 bedroeg de totale capaciteit van de

	1-1999 CEU		2000-2999 CEU		3000-3999 CEU		4000-4999 CEU		5000-5999 CEU		6000 + CEU		TOTALE VLOOT		
	aantal	cap.	aantal	cap.	aantal	cap.	aantal	cap.	aantal	cap.	aantal	cap.	aantal	cap.	gem. grootte
1990	24	33,800	42	105,800	78	260,400	87	394,900	64	347,600	22	136,500	317	1,279,000	4,035
1995	20	28,900	41	103,600	76	252,300	88	395,300	78	418,100	26	160,300	329	1,358,500	4,129
2000	37	51,089	35	87,675	87	289,535	113	512,147	117	639,617	34	206,810	423	1,786,873	4,224
2005	46	62,842	33	81,490	93	313,686	140	631,706	117	640,215	88	551,200	517	2,281,139	4,412
2006	47	67,338	36	87,890	94	316,979	144	648,683	14	619,875	118	747,040	553	2,487,805	4,499
2007	47	67,338	37	90,090	95	320,879	153	689,223	135	745,275	113	727,140	580	2,639,945	4,552

■ *Evolutie van de wereldwijde vloot in autoschepen per capaciteitsklasse (Bron: gebaseerd op gegevens Fearnleys)*



■ *Deepsea autoschip aan de Canadaterminal in de Zeebrugse achterhaven (HS-La Compania)*

wereldvloot aan autoschepen meer dan 2,6 miljoen CEU verdeeld over 580 schepen. Autoschepen worden gemiddeld steeds groter. In 1990 was de gemiddelde capaciteit circa 4000 CEU. In 2007 was dit opgelopen tot 4552 CEU. De grootste autoschepen van vandaag kunnen tot 8000 wagens vervoeren en varen aan een kruissnelheid van 19 knopen of circa 35 km per uur. Er varen al meer dan 100 schepen met een eenheidscapaciteit boven 6000 CEU. Het schip 'Faust' van rederij Wallenius Wilhelmsen behoort tot de groep van grootste PCC/PCTC met een lengte van 228 m, een breedte van 33 m en een maximale diepgang van 11,5 m. De boeglader heeft een breedte van 9,5 m en een hoogte van 6,5 m. Het schip heeft 13 dekken die in hoogte aanpasbaar zijn om voertuigen met verschillende hoogtes toe te laten (typisch tussen 1,7 en 6,7 m). De maximale capaciteit bedraagt 8000 personenwagens, maar het schip kan ook geconfigureerd worden om tot 468 bussen en vrachtwagens te vervoeren in combinatie met maximaal 3484 personenwagens. Het autoschip 'Auriga Leader' met een capaciteit van 6200 CEU werd opgeleverd in 2008. Het bijzondere aan dit schip is dat ze een deel van de stroom via zonne-energie opwekt.

Autotrafieken in Zeebrugge en andere Noord-Europese zeehavens

Het autotransport kan zowel over lange afstanden (bijvoorbeeld tussen Azië en Europa) als over kortere afstanden (bijvoorbeeld tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese continent) plaatsvinden. Nieuwe wagens worden door een aantal rederijen gedistribueerd via zogenaamde 'hub-and-spoke' systemen: grote autoschepen zorgen voor het intercontinentale vervoer van de nieuwe wagens terwijl kleinere schepen aansluitend de verdere distributie binnen Europa verzorgen. De autoterminals hebben dan ook vaak de vorm van gigantische parkeerplaatsen.

In Europa geproduceerde wagens bestemd voor export naar een overzeese of Europese bestemming zullen vaak aan boord van een autoschip of car carrier gaan in een haven die nabij de assemblagefabriek is gelegen. Autobedrijven zijn veelal erg op de nationale havens ingesteld als het gaat om nationale automerken: aan de afvoerzijde verwerken Emden, Hamburg en Bremen in hoofdzaak Duitse merknamen en Le Havre vooral wagens van Franse makelij. Japanse merken met Europese productievestigingen denken op dit vlak minder in termen van landsgrenzen: zo verscheept Toyota de wagens die sinds 2001 in Valenciennes worden geassembleerd voornamelijk via Zeebrugge. Door de centralisatiestrategie van de autofabrikanten hangen vooral

de kleinere autoverwerkende havens af van slechts enkele merken (cf. Nissan in Amsterdam). Ook bij grote autohavens maken een handvol merken het gros van de trafieken uit. De fusies en overnames tussen grote automerken versterken dit gegeven. Enkele havens in Noord-Europa zijn sterk gespecialiseerd in autotrafieken en verwerken voor het overige weinig lading. Het voorbeeld bij uitstek is Emden in het Noorden van Duitsland dat via Autoport Emden circa 1 miljoen Volkswagens, Audi's en Porsches voor export behandelt.

Zeebrugge bekleedde in 2008 de koppositie inzake verschepingen van nieuwe wagens in Europa, met een totaal volume van meer dan 2,13 miljoen stuks of een kwart van de overslag in de belangrijkste continentale autohavens in Noord-Europa. De Noordzeehaven stak het Duitse Bremen in 2001 reeds een eerste maal voorbij, maar moest deze positie het jaar erop al inleveren. Sinds 2003 blijkt Zeebrugge echter op consistente basis meer nieuwe wagens te behandelen dan Bremen, hoewel het verschil niet enorm is. Bremen klokke in 2008 af op 2,08 miljoen nieuwe wagens. De rederijen Wallenius-Wilhelmsen, K-Line, NYK, Mitsui OSK, CSAV, Cobelfret, UECC en Flota Suardiaz laden en lossen hun schepen in de Zeebrugse achterhaven op de terminals van SeaRo, Wallenius-Wilhelmsen Lines, ICO, Toyota en CdMZ, samen ongeveer 300 ha groot. De grote automerken kunnen in vier 'car centres' ook terecht voor technische

duizendtallen	1987	1993	1999	2002	2004	2006	2007	2008
Rotterdam	291	188	170	156	243	254	245	210
Amsterdam	248	270	227	133	140	195	260	461
Vlissingen	159	103	185	180	391	478	500	502
Antwerpen	375	497	757	850	895	890	940	962
Gent	0	147	219	130	212	233	206	126
Zeebrugge	97	360	912	1.376	1.710	1.934	2.209	2.126
Le Havre	213	222	370	528	454	389	348	352
Bremen/Bremerhaven	682	758	1.120	1.418	1.450	1.889	2.073	2.079
Hamburg	0	250	300	320	180	130	150	181
Cuxhaven	67	75	3	93	172	203	230	215
Emden	351	264	683	790	817	991	1.083	1.015
Totaal	2.483	3.134	4.946	5.974	6.664	7.586	8.244	8.229
Marktaandeel/Zeebrugge	3,9%	11,5%	18,4%	23,0%	25,7%	25,5%	26,8%	25,5%

■ Aantal geloste en geladen voertuigen in de voornaamste autohavens in Noord-Europa (in duizendtallen)(Bron: MBZ)

interventies zoals het monteren van opties volgens de wensen van de klant. Nieuwe wagens worden vooral per spoor aan- en afgevoerd. Alle grote automerken hebben hun vertrouwen in Zeebrugge gesteld, niet alleen voor het transport van het afgewerkte product, maar ook voor het vervoer van onderdelen en wisselstukken tussen diverse assemblagebedrijven in Europa. In 2009 viel de autotrafiek in Zeebrugge fors terug tot 1,29 miljoen eenheden of een daling van 39,5%. Ook in andere Europese havens kreeg dit marktsegment rake klappen door de ineensstorting van de Europese autoverkopen, vooral in de eerste helft van 2009.

Andere grote autohavens zijn Antwerpen en Emden die elk ongeveer 1 miljoen wagens behandelen. De haven van Gent heeft de laatste jaren wat terrein prijsgegeven als draaischijf voor de distributie van auto's. Honda en Volvo vertegenwoordigden enkele jaren geleden nog een goederenstroom van bijna 200.000 wagens. Nissan heeft Amsterdam als distributieplatform gekozen voor een groot deel van Europa. In Rotterdam behandelde de Rotterdam Car Terminal in 2008 naar schatting 210.000 voertuigen. De autotrafiek in Le Havre is vooral gericht op Renault.

Een mooie autotoekomst voor Zeebrugge?

De haven van Zeebrugge heeft in het verkeer van nieuwe wagens een belangrijke plaats verworven binnen het geheel van de West-Europese havens. Het marktaandeel in Noord-Europa groeide van een schamele 3,9% in 1987 tot 25,8% in 2008. Het gaat daarbij om zowat alle denkbare merken. De automarkt in Europa is stilaan verzadigd en de herkomst en bestemming van de wagens verschuiven. Toch blijkt Zeebrugge interessante troeven te bezitten om haar positie ook in de toekomst verder uit te bouwen. De haven beschikt over een unieke geografische locatie: halverwege tussen de Baltische Zee en de Middellandse Zee en zeer strategisch voor de bediening van

het Verenigd Koninkrijk. De voortreffelijke ligging aan de kust laat de haven toe om intercontinentale autotrafiek over lange afstanden te koppelen aan intra-Europese trajecten. De schaal-grootte van Zeebrugge als autohaven trekt nog meer trajecten aan. De concentratie van het autoverkeer in Zeebrugge en enkele andere grote Noord-west-Europese havens maakt dat kleinere trajecten, die nog over verschillende kleine havens lopen, daar worden weggezogen.

Zeebrugge profileert zich steeds duidelijker als een logistieke autocluster. De aanwezigheid van het distributiecentrum van bandenproducent Bridgestone is maar één voorbeeld van de toenemende clustervorming in de haven. De functie van Zeebrugge in de markt van de nieuwe wagens is veranderd van een puur overslagpunt naar een plaats waar auto's worden gestald en bewerkt. Auto-overslag blijft echter veel ruimte vragen. De haven van Zeebrugge en de goederen overslagbedrijven spelen hierop in door innovatieve parkeeroplossingen te ontwikkelen (garages). Op middellange termijn biedt de autorecyclage zich als belangrijke groeiemarkt aan. De huidige Europese reglementering voorziet dat een groot deel van de auto-onderdelen recyclebaar moet zijn. Al in de ontwerpfase houden autofabrikanten rekening met de steeds

strengere eisen inzake recyclage. Havens zoals Zeebrugge kunnen zich dan ook profileren als gunstige locaties voor het accommoderen van complexe recyclingstromen en verder inspelen op de nood aan bundeling van deze stromen.

Intussen is duidelijk dat Zeebrugge haar havenspecifieke voordelen maximaal uitspeelt om haar positie in de automarkt verder te versterken. Sterke bedrijfsrelaties in de haven en de aanwezigheid van uitgebreide logistieke en multimodale transportnetwerken vormen daarbij sleutelementen. En nu maar afwachten wat de toekomst brengt!



■ Car carrier van de Japanse rederijen NYK vaart de Pierre Vandammesluis binnen. (PV-MBZ)



■ Autoterminals in de achterhaven van Zeebrugge (MBZ)